

Saimaan ammattikorkeakoulu
Tekniikka Imatra
Tuotantotalouden koulutusohjelma

Ilona Iivonen

E-TULLAUSPROSESSI STORA ENSON IMATRAN TEHTAILLA JA E-TULLAUKSEN KÄYTTÖMANUAALI KÄYTTÄJILLE

Opinnäytetyö 2010

TIIVISTELMÄ

Ilona Iivonen

E-tullausprosessi Stora Enson Imatran tehtailla ja E-tullauksen käyttömanuaali käyttäjille, 34 sivua, 2 liitettä

Saimaan ammattikorkeakoulu, Imatra

Tekniikka, Tuotantotalouden koulutusohjelma

Opinnäytetyö, 2010

Ohjaajat: opettaja Juha Sorjonen Saimaan ammattikorkeakoulu, logistiikkapäällikkö Jari Lehtinen Stora Enson Imatran tehtailla

Opinnäytetyön aiheena oli tutkia e-Tullausprosessia Stora Enson Imatran tehtailla ja opinnäytetyön tuloksena tuli tuottaa e-Tullauksen käyttömanuaali e-Tullauksen käyttäjille Imatran tehtailla. Tärkein tavoite oli tuottaa e-Tullauksesta kertova kattava tietopaketti, jota lukemalla lukija saa helposti käsityksen siitä, mitä sähköinen tullaus on. Tutkimusaineistona käytettiin avoimia haastatteluita, havaintoja ja kokemuksia työympäristöstä sekä Stora Enson e-Tullausprojektin dokumentointia.

Opinnäytetyön kirjallisuusosassa perehdyttiin Stora Enson Imatran tehtaiden eri logistiikkaosa-alueisiin, eri vientiprosesseihin ja sitä kautta sähköiseen tullaukseen eli e-Tullaukseen. Empiriaosassa esiteltiin e-Tullausprosessiin johtaneita tekijöitä, e-Tullausprosessia eri vientimenetelmineen sekä e-Tullausprojektin kehitystä ja vaiheita Stora Enson Imatran tehtailla. Työn kaksi viimeistä lukua tarkoitettiin pelkästään Stora Enson tehtaiden sisäiseen käyttöön.

Työn tutkimusmenetelmänä toimi aineistolähtöinen tutkimusprosessi. Työ toteutettiin työn ohella Stora Enson Imatran tehtailla, yhteistyössä e-Tullauksen käyttäjien kanssa. Työn hahmottelu aloitettiin jo vuonna 2009, ja varsinaista tutkimustyötä tehtiin vuoden 2010 aikana. Opinnäytetyön tuloksena syntyi e-Tullausprosessin ja -projektin historiikki sekä varsinainen e-Tullauksen käyttömanuaali käyttäjille.

Asiasanat: e-Tullaus, e-Tullausprosessi, e-Tullausprojekti, tullaus, vientimenettely, vienti-ilmoitus, CWW-aplikaatio

ABSTRACT

Ilona Iivonen

e-Customs Process in Stora Enso Imatra Mills and e-Customs Guidebook for the Users, 34 pages, 2 appendices

Saimaa University of Applied Sciences, Imatra

Industrial Engineering and Management

Thesis, 2010

Tutors: Juha Sorjonen, Lecturer of University of Applied Sciences and Jari Lehtinen, Logistics Manager in Stora Enso Imatra Mills

The objective of this project was to study the e-Customs process within Stora Enso Imatra Mills. The main goal for this project was to produce a manual which tells about the history of the e-Customs process and e-Customs project. The main purpose of this study was to produce an e-Customs guidebook for the users in Imatra Mills.

The study material was collected by open interviews, by own experiences and observations from the work environment and from the e-Customs documentation in Stora Enso.

The first theory part explains the logistics processes in Stora Enso, explains different export processes and gives an explanation of the e-Customs. The second theory part introduces the main effects of the e-Customs and the main e-Customs process steps. The last two theory parts are only for private use in Stora Enso.

For this project the research method is a material based research process. The project is executed by working for Stora Enso Imatra Mills as a dispatching supervisor and in tight co-operation with the main users of e-Customs in Stora Enso. The project started in 2009 and the main research was done in 2010.

Keywords: e-Customs, e-Customs Project, e-Customs Process, Customs Clearance, Export Methods, CWW-Application

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
2 TYÖN TAVOITTEET JA TOTEUTUS	6
3 LOGISTIIKKA STORA ENSON IMATRAN TEHTAILLA	7
3.1 Maantiekuljetukset.....	8
3.2 Rautatiekuljetukset	10
3.3 Merikuljetukset	11
3.4 Lentokuljetukset	11
3.5 Eri kuljetusmuotojen rahtikirjat	12
4 SÄHKÖINEN VIENTITULLAUS, E-TULLAUS	13
4.1 Vienti-ilmoituksella annettavat tiedot	14
4.1.1 Vienti-ilmoitusten määräajat.....	15
4.1.2 Seuraamukset virheellisistä vienti-ilmoituksista.....	15
4.2 Vienti ja -tullaustoiminta.....	16
4.2.1 Vientitullaustoiminta.....	16
4.2.2 Sähköinen vientimenettely.....	17
5 E-TULLAUSPROSESSI STORA ENSON IMATRAN TEHTAILLA.....	18
5.1 e-Tullausprojekti.....	18
5.2 Siirtyminen e-Tullausprojektiin Stora Enson Imatran tehtaila.....	21
5.3 e-Tullaukseen liittyviä käsitteitä.....	22
5.4 Vienti-ilmoitukset e-Tullauksessa.....	24
5.4.1 Yksivaiheinen vienti-ilmoitus autokuljetuksista Suomessa.....	24
5.4.2 Yksivaiheinen junakuljetusten vienti-ilmoitus.....	25
5.4.3 Yksivaiheinen satamakontituksen vienti-ilmoitus Suomessa.....	26
5.4.4 Yksivaiheinen tehdaskontituksen vienti-ilmoitus Suomessa.....	26
5.4.5 Kaksivaiheinen irtolaivausten vienti-ilmoitus Suo- messä.....	27
5.4.6 Viennin seuranta.....	28
6 YHTEENVETO.....	30
LÄHTEET.....	31

LIITTEET

Liite 1 Mitätöintipyyntö / Oikaisulomake

Liite 2 SAD-lomake

1 JOHDANTO

Euroopan Unionissa aloitettiin laaja kehittämishanke, jonka tavoitteena oli viennin sähköistäminen vuoden 2010 puoliväliin mennessä. Projekti starttasi vuoden 2007 loppupuolella pilottiyritysten kanssa. Vuoden 2010 puoliväliin mennessä kaikkien vientiä harjoittaneiden vientiyritysten tuli aloittaa sähköisten vienti-ilmoitusten tekeminen Euroopan Unionin ulkopuolelle, niin sanottuihin kolmansiin maihin meneville vienneille. Muutospaineen puskureina toimivat vientimenetelmien yhdenmukaistaminen Euroopan Unionissa ja koko vientiprosessin turvallisuuden lisääminen.

Sähköisen viennin määräajaksi Suomessa asetettiin 1.4.2009, mutta metsäteollisuuden määräaikaa pidennettiin alkamaan 1.7.2009. Tähän päivämäärään mennessä tuli kaikkien vientiä harjoittavien metsäteollisuusyritysten siirtyä sähköisten vienti-ilmoitusten tekoon.

Sähköisessä vientimenettelyssä vienti saa Tullin tietojärjestelmästä MRN-seurant numeron sähköisesti. EAD:n vienti saa Tullin järjestelmästä niissä tapauksissa, kun kyseessä on suora autokuljetus. Tullitoimilaitokselta viennin on saatava sähköinen poistumiskuitaus, jolla todennetaan viennin poistuminen Euroopan Unionista.

Stora Enson Imatran tehtailla e-Tullausprojekti käynnistyi vuoden 2008 loppupuolella. Projektia varten koottiin projektiryhmä Stora Enson konsernilogistiikan toimesta. Siirtyminen e-Tullausprosessiin edellytti jokaisen eri Stora Enson tehtaan vientimuotojen yksilöllistä tarkastelua ja näiden yksilöllisten tarpeiden mukaisia prosessisuunnitelmia.

Stora Enson KSD:lta ostaman tulliaplikaation, CWW:n (Customs World Wide), tuli palvella jokaista tehdasta vaa-
ditulla tavalla. Stora Enson Imatran tehtailla siirryttiin e-
Tullausprosessiin 16.6.2009.

Opinnäytetyön tarkoituksena on tarkastella e-Tullauspro-
sessia, e-Tullausprosessiin siirtymistä Stora Enson Imatran
tehtailla ja koota yhteen e-Tullausprojektin historia. Opin-
näytetyön tuloksena halutaan e-Tullauksen käyttömanuaali
niille käyttäjille Imatran tehtailla, jotka tarvitsevat e-Tulla-
usta työssään. Työ rajattiin käsittelemään vain Stora En-
son Imatran tehtaita.

2 TYÖN TAVOITTEET JA TOTEUTUS

Opinnäytetyö toteutettiin yhteistyössä Stora Enson Imatran
tehtaiden kanssa. Tutkimusmenetelmäksi valittiin aineisto-
lähtöinen tutkimusprosessi, sillä työn tarkoituksena oli
koota e-Tullauksen historia Stora Enson Imatran tehtailla
yksien kansien väliin, jolloin työ palvelee kaikkia Stora En-
son tehtaiden työntekijöitä. Lisäksi työn tarkoituksena oli
aikaansaada e-Tullauksen käyttömanuaali käyttäjille Imat-
ran tehtailla.

Aineistolähtöisen tutkimusmenetelmän aineistoa kerättiin
avoimilla haastatteluilla, omasta työstä Stora Enson Imat-
ran tehtaiden logistiikkatiimistä tehdyillä havainnoilla, Stora
Enson e-Tullaukseen liittyneestä dokumentoinnista sekä
aiheeseen liittyneestä kirjallisuudesta. Aineistoja käytiin
läpi yhdessä Marja-Liisa Skytän, Kirsi-Marja Mykkäsen,

Päivi Haakonssonin, Anna Kärjämiehen sekä Elisa Saarelan kanssa.

Työn lopputuloksena syntyneen e-Tullauksen käyttömanuaalin sisältöön vaikuttivat käyttäjien kokemukset ja heidän havaitsemansa ongelmat. Näihin ongelmiin ja epäkohtiin pyrittiin löytämään ratkaisuja, joita jokainen käyttäjä pystyisi hyödyntämään. Käyttömanuaalista pyrittiin tekemään mahdollisimman helposti ymmärrettävä ja mahdollisimman hyvin käyttäjiä palveleva. Koko opinnäytetyö julkaistaan Stora Enson Insite-Internetsivuilla.

Työ toteutettiin työn ohella vuosien 2009 ja 2010 aikana. Vuoden 2009 loppupuolella työlle asetettiin tavoitteet ja työ rajattiin käsittelemään vain Stora Enson Imatran tehdasta. Varsinainen kirjoitustyö tapahtui vuoden 2010 aikana, jolloin myös koottiin suurin osa työhön käytetystä aineistosta.

3 LOGISTIIKKA STORA ENSON IMATRAN TEHTAILLA

Stora Enson Imatran tehtaot muodostuvat kahdesta tehdasyksiköstä, Tainionkoskesta ja Kaukopäästä. Näiden lisäksi Karhulan tehdas kuuluu organisatorisesti Imatran tehtaisiin. Yhdessä nämä yksiköt työllistävät noin 1000 henkilöä ja tuottavat yli miljoona tonnia paperia ja kartonkia vuodessa. Imatran tehtailla valmistetaan elintarvikekartonkeja, nestepakkauskartonkeja, pakkauskartonkeja sekä graafisia kartonkeja. Koko tuotannosta yli 90 % on suunnattu vientiin. Päämarkkinat ovat vielä Euroopassa, mutta Kaakkois-Aasia on kasvattanut markkinaosuuksiaan viime vuosien aikana. Viennin ollessa kapasiteetiltaan noin

suurta, on logistisen prosessin toimittava saumattomasti. (Stora Enso.)

Stora Enson Imatran tehtaiden logistiikka muodostuu tuotevaraston ja lähetysosaston kombinaatiosta. Imatran tehtailta kuljetetaan tavaraa jatkojalostajille ja loppuasiakkaille maanteitä pitkin, rautateitse, meriteitse sekä lennättämällä. Imatran tehtaiden tuotevarastopalvelut käsittävät tuotteiden varastoinnin, käsittelyn, lähetysten sekä saapuvan tavaran vastaanottamisen, käsittelyn ja varastoinnin. Tuotevarastopalvelut hoitavat tehtaaseen sisäisen logistiikan kulun.

Lähetysosasto hallitsee ulkoista logistiikkaa. Lähetysosaston vastuualueina ovat lähtevien toimitusten seuranta, kuljetuskapasiteetin hallinta ja koko logistisen ketjun valvonta. Lähetysosasto tekee tiivistä yhteistyötä tuotevaraston, myynnin, satamaoperaattoreiden sekä jatkojalostajien kanssa.

Stora Enson Imatran tehtailta lähetetään tavaraa asiakkaille ympäri maailmaa maantie-, meri-, rautatie- ja lentokuljetuksin. Jokainen kuljetusmuoto tarjoaa omat haasteensa ja hyötynsä. Eri kuljetusmuodon valintaan vaikuttavat välimatkan ja aikataulun lisäksi asiakkaan omat toiveet sekä kuljetettava määrä.

3.1 Maantiekuljetukset

Maantiekuljetukset ovat tavaroiden kuljettamista kumipyörin varustetuilla ajoneuvoilla maanteitä pitkin paikasta A paikkaan B. Ajoneuvo on maalla kulkeva, moottorikäyttöinen ajoneuvo, joka käyttää kulkeakseen moottoria ja joka ei tarvitse liikkumiseen kiskoja. (Sakki 1999.)

Kansainvälisen maatiekuljetusten tarjoajien katras on suuri. Vuonna 1959 ensimmäisen autolauttareitin Parainen / Suomi käyttöönoton jälkeen autokuljetusten määrä on kasvanut huomattavasti. Lauttareittejä ja lauttalähtöjä on nykyisin useita. (Wederman 2004.)

Käytetyintä kuljetuskalustoa maantiekujetuksissa ovat eurotrailerit, lämpökaappitrailerit, megatrailerit, täysperäyhdistelmät sekä puoliperäyhdistelmät. Nämä yhdistelmäajoneuvot sisältävät aina kuljettajan. Trailereita käytettäessä laivoissa ei jouduta maksamaan rahtitilan hintaa erikseen ohjaamosta, vaan traileri kulkee lähtösatamasta määräsatamaan ilman kuljettajaa.

Suomen lähiliikenne maantiekujetuksissa käsittää Baltian maat, Ruotsin, Viron, Latvian, Liettuan sekä Venäjän. Maantiekujetuksissa on otettava huomioon maakohtaiset erillismääräykset, kuten esimerkiksi viikonloppuajokiellot, tunneliprofiilit sekä sallitut maakohtaiset painorajoitukset. Trailerit saavat maksimissaan painaa 27 tonnia ja täysperäyhdistelmät 40 tonnia. (Wederman 2004.)

Stora Enson Imatran tehtailta lähtee päivittäin suoria autokuljetuksia ympäri maailmaa, pääosin Eurooppaan ja Venäjälle. Suorat autokuljetukset ovat erinomainen kuljetusmuoto silloin, kun halutaan toimittaa tavaraa suoraan asiakkaalle nopeasti. Suorilla autotoimituksilla voidaan voittaa toimitusajassa päiviä esimerkiksi laivakuljetuksiin verrattuna.

3.2 Rautatiekuljetukset

Rautatiet ovat maanteihin verrattuna tasainen kuljetusmuoto, sillä alhaisen kitkan vuoksi junaliikenne ei siedä mäkiä tai epätasaista maastoa. Yleisin ja käytetyin raideleveys rautateilla on 1 435 millimetriä. Tätä raideleveyttä käytetään muun muassa Ruotsissa, Norjassa, Kiinassa, Keski-Euroopassa sekä Pohjois-Amerikassa. Suomessa, Venäjällä ja Baltian maissa on käytössä raideleveys 1 524 mm. Yksi rautatiekuljetusten haasteena onkin erilaiset raideleveydet sekä rataliikenteen akselimassa, joka saa suurimmillaan olla 22,5 tonnia. (Sakki 1999.)

Suomen rataverkon pituus on kaiken kaikkiaan 5 919 kilometriä (Sakki 1999). Rataliikenne on tehokkainta, kun kuljetettavat volyymit ovat suuria ja kuljetettava matka pitkä. Tämän vuoksi Imatran tehtaat suosivat rautatiekuljetuksia, sillä suuret vienti- ja tuontivolyymit sitovat kuljetuskalustoa. Vaunuissa siirretään valmiita tuotteita satamiin laivattavaksi sekä ulkomaille jatkojalostajien käyttöön. Lisäksi vaunut toimivat tarvittaessa myös oman tehtaan sisäisessä raaka-ainesiirrossa.

Stora Enson Imatran tehtailta lähtee rautatiekuljetuksina kotimaan lisäksi tuotteita muun muassa Saksaan ja Venäjälle. Tänä syksynä 2010 on myös tarkoituksena toteuttaa uudelleen TSR-juna (Trans Siberian Railway), joka suuntaa Suomesta Siperian halki Kauko-Itään. TSR-juna tarjoaa loistavan reitin Suomesta Japaniin, Kiinaan, Koreaan, Venäjälle sekä IVY-maihin.

3.3 Merikuljetukset

Maailmankaupan tuotannosta noin 95 % kulkee meriteitse maailmalla. Merikuljetukset sopivat kuljetusmuodoksi silloin, kun kuljetetaan suuria volyymeja pitkiä välimatkoja. Kulkuvesien perusteella vesiliikenne voidaan jakaa meri-, rannikko- ja valtameriliikenteeseen. Näin erotellaan toisistaan tavara-, henkilö- ja erikoisliikenne. (Kuljetusopas, merikuljetukset.)

Merikuljetuksilla on Suomessa erittäin suuri merkitys. Suomessa on noin 50 satamaa, joista 23 ovat auki ympäri-vuotisesti jäämurtajien avulla. Linjaliikenteessä alukset kulkevat ennalta sovittua reittiä, ennalta sovitun aikataulun mukaisesti. Linjaliikenteen alustyyppinä ovat niin sanotut roro-laivat, joissa lasti lastataan alustojen avulla laivaan. Roro-alusten lisäksi käytössä ovat lolo-alukset, storo-alukset sekä konttialukset. (Pehkonen 2000; Karhu 2002.)

Stora Enson Imatran tehtailla on oma satama, Vuoksen terminaali, joka on käytettävissä 8 – 9 kk vuodesta. Vuoksen terminaalista lastataan coaster-aluksia Terneuzeniin, Düsseldorfin sekä Stettiniin. Talvikautena Saimaan kanavan sulkeuduttua käytetään Haminan satamaa coaster-laivauksiin. Imatran tehtaiden tavaraa laivataan oman sataman lisäksi Haminasta sekä Kotkasta. Kotkan suurista satamista, Mussalosta sekä Hietasesta, laivataan tavaraa irtolastauksina sekä konttialuksissa ympäri maailmaa.

3.4 Lentokuljetukset

Lentokuljetukset ovat kilpailukykyinen kuljetusmuoto silloin, kun käytettävissä on vain vähän aikaa ja kuljetettava etäisyys on suuri. Lentorahteina voidaan kuljettaa mitä ta

hansa, mitä ei ole turvallisuussyistä kielletty ja mikä mahtuu kuormatilaan. Yleensä lentorahteina lennätetään tuotteita, jotka ovat erittäin arvokkaita ja helposti vahingoittuvia.

Osa rahdeista kulkee rahtikoneissa, jotka ovat tarkoitettu pelkästään rahdin kuljettamiseen. Osa rahdeista kulkee matkustajakoneiden ruumissa silloin, kun kuljetettava tavara sopii muodoltaan ja massaltaan ruumaan. Monella lentoyhtiöllä on sekä matkustaja- että rahtikoneita. (Kuljetusopas, lentokuljetukset.)

Stora Enson Imatran tehtaiden tuotteita toimitetaan lentorahteina asiakkaille muutamista tonneista satoihin tonneihin. Toimitettava volyymi ei ole vakio, sillä lentorahtia käytetään kuljetusmuotona vain silloin, kun siihen on oikeasti tarvetta. Lentorahteja käytetään pääasiassa silloin, kun asiakas haluaa muutaman tonnin (yleensä yhden tai kaksi pallettia) toimituksen pikaisesti perille. Nämä lähetykset ovat niin sanottuja näytelähetyksiä, jonka perusteella asiakas tilaa mahdollisesti uuden, suuremman lähetyskoon.

3.5 Eri kuljetusmuotojen rahtikirjat

Kansainvälisessä maantieliikenteessä käytetään CMR-rahtikirjaa (Convention relative au contract de transport international de marchandises par route). CMR toimii kansainvälisen autoliikenteen tiekuljetussopimuksena. Kotimaankin maantieliikenteessä rahtikirjaa tarvitaan. Rahtikirjasta tulee käydä ilmi lähtö- ja toimituspaikka, rahdin kuljettaja sekä toimitettava määrä. (Pehkonen 2000.)

Kansainvälisessä rautatieliikenteessä on käytössä CIM-rahtikirja. Tämä dokumentti on pätevä länteen suuntautu

vassa rautatieliikenteessä. Itäisessä rautatieliikenteessä tulee täyttää useita eri dokumentteja, joita yleisesti on noin 10 sivua. CIM-rahtikirja on todiste kuljetuksen sisällöstä ja tämän dokumentin tulee seurata jokaista ulkomaan rautateitse kulkevaa kuljetusta. (Theseus.)

Merikuljetuksissa rahtikirjan korvaa merikonossementti eli B / L (Bill of Lading). Suomen ja Euroopan välisessä ulkomaankaupassa tämä dokumentti on enää harvakseltaan käytössä. Tavara voidaan ottaa vastaan, myydä, pantata tai sitä vastaan voidaan saada lainaa merikonossementin avulla. Tavaralla saa haltuunsa se, jolla on määräsatamassa alkuperäinen merikonossementti. Näin ollen tämä dokumentti on vaihdantakelpoinen. (Pehkonen 2000.)

Lentoliikenteen rahtikirja on AWB (Air Waybill). Päärahtikirja on MAWB (Master Air Waybill). AWB:sta tulee käydä ilmi lähtö- ja toimituspaikka, rahdin kuljettaja, toimitettava määrä sekä rahtikirjalla tulee näkyä yksilöity lentorahtikirjanumero. AWB-numeroa tarvitaan myynnin dokumenttien lisäksi Tullia varten. (Pehkonen 2000.)

4 SÄHKÖINEN VIENTITULLAUS, E-TULLAUS

Viennin sähköistämiprojektin määräajaksi asetettiin Euroopan Unionissa päivämäärä 1.7.2009. Tähän määräaikaan mennessä tuli kaikkien vientiyritysten aloittaa vienti-ilmoitusten tekeminen EU:n ulkopuolelle meneville vienneille sähköisesti. Viennin sähköistämisen ajureina toimivat kuljetusketjun turvallisuuden varmistaminen, maailman laajuinen terrorismin vastainen toiminta, vientimenetelmien yhdenmukaistaminen sekä halu saada tullauksesta pape

riton ja moderni. (Suomen Tullin verkkolehti Tulliviesti 2/2009.)

Viennin sähköistämisen tarkoituksena oli kehittää Tulliselvitystoimenpiteitä, kehittää Tulliselvitys prosesseja ja uudistaa viennissä käytetyt tietojärjestelmät. Tavoitteiksi asetettiin sanomaliikenne Tullin ja asiakkaan välillä, sanomaliikenne Euroopan Unionin jäsenmaiden välillä, Internet-ilmoittaminen, toimintatapojen harmonisointi, ympärivuorokautinen palvelu, vientivalvonnan tehostaminen, lain yhdenmukaisen soveltamisen varmistaminen sekä yleiset säästöt valtion Tulliselvityksistä. (Saarela 2010.)

4.1 Vienti-ilmoituksella annettavat tiedot

Kaikki vienti-ilmoituksen tiedot on oltava totuudenmukaisia ja tiedot annetaan parhaan hallussa olevan tiedon mukaan. Vienti-ilmoituksessa on oltava turvatiedot, jotka käsittävät: lähettäjän, vastaanottajan, kuljetusliikkeen, tavaranimikkeen tai tavarankuvauksen, vaarallisten aineiden tunnisteen (UNDG), mikäli kuljetuksessa on vaarallisia aineita, sinetit, rahdin maksutavan, paikannuksen (esimerkiksi reittitiedot) sekä lähetyksen viitteen tai kuljetusasiakirjan. Jos kuljetusvälineen kansallisuus tai esimerkiksi tavaraa kuljettavan aluksen nimi ei ole tiedossa, voidaan tieto jättää antamatta. (Saarela 2010.)

Vienti-ilmoituksissa on maakohtaisia tietovaatimuksia, jotka on täytettävä kunkin maan vaatimusten mukaan. Kuitenkin Suomessa vienti-ilmoitukset annetaan Suomen Tullin laa-
timien vaatimusten mukaan. (Saarela 2010.)

4.1.1 Vienti-ilmoitusten määräajat

Vienti-ilmoitukset on annettava ennalta asetettuun määrä-aikaan mennessä. Rautatiekuljetusten määräaika on kaksi tuntia ennen kuin juna poistuu Euroopan Unionista. Maantiekuljetuksissa määräaika on yksi tunti ennen ajoneuvon poistumista Euroopan Unionista, kun taas lentokuljetuksissa määräaika on vain 30 minuuttia ennen lähtöä viimeiseltä lentoasemalta. Merikuljetuksissa määräaika määräytyy siitä, käytetäänkö irt- vai konttilaivausta. Irtolaivauksissa vienti-ilmoitus on annettava neljä tuntia ennen poistumista, kun taas konttilaivauksissa vienti-ilmoitus on annettava 24 tuntia ennen kontin lastausta. (Saarela 2010.)

4.1.2 Seuraamukset virheellisistä vienti-ilmoituksista

Virheellisesti jätetystä vienti-ilmoituksesta koituu viejälle paljon ikäviä seuraamuksia, joita ovat sakkomaksu, toimituksen viivästyminen, vienti-ilmoituksen uudelleen jättö sekä ongelmat verottajan ja sisäisten tarkastajien kanssa. Merkittävin seuraamus laiminlyödyistä tai virheellisistä ilmoituksesta on, ettei tavara saa poistua maasta. Viejät ovat saaneet myös sakkoja myöhässä annetuista ilmoituksista ja esimerkiksi myöhässä jätetystä konttivienneistä tämä sakko on 120 €. Sakon lisäksi vienti-ilmoitus on annettava uudelleen niin sanottuna netti-ilmoituksena (Internetvientinä). (Saarela 2009.)

Jossain tapauksissa myös netti-ilmoitus voidaan joutua tekemään uudelleen, mikäli viennistä puuttuu oleellisia tietoja. Tässä tapauksessa tehdään jälkikäteen jätetty vienti-ilmoitus Internetissä. Mikäli vientiä ei voida todentaa puutteellisen vienti-ilmoituksen takia tai vienti-ilmoitusta ei ole arkistoitu, seuraa tästä ongelmia verotuksen ja sisäisten

tarkastusten suorittamisessa. Pahimmassa tapauksessa yritystä voidaan syyttää salakuljetuksesta. (Saarela 2009.)

4.2 Vienti ja -tullaustoiminta

Vienti voi olla luonteeltaan välitöntä, suoraa tai epäsuoraa. Epäsuorassa viennissä yritys myy tuotteitansa kotimaassaan olevan vientiliikkeen, vientiagentin tai vientiyhdistyksen kautta. Suorassa viennissä yritys on suoraan yhteydessä ulkomaiseen edustajaansa tai ulkomaisiin jakelukanaviin. Suora vienti on yleisin Suomessa käytetty vientimuoto. Välittömässä viennissä vienti tapahtuu joko ilman edustajaa tai esimerkiksi myyntikonttorin kautta. Myyntikonttoreista saa paljon tietoa markkinatilanteesta ja näin ollen asiakkaiden tarpeet tyydytetään juuri oikeaan aikaan. (Pehkonen 2000.)

4.2.1 Vientitullaustoiminta

Tullauksella tarkoitetaan sellaisia toimintoja ja menetelmiä, joita on Euroopan Unioniin saapuville ja lähteville tuotteille suoritettava, jotta tavara saavuttaa määränpaikkansa. Tullauksen perusteella määritellään maksettavat vienti- ja tuontiverot, valvotaan kauppaa, vähennetään kuljetuksiin liittyviä petoksia sekä salakuljetuksia.

Tuote on asetettava virallisesti vientimenettelyyn ennen kuin se poistuu Euroopan Unionista. Tullikoodeksin mukaan vienti-ilmoitus on tehtävä siihen tullitoimipaikkaan, jossa tavarat lastataan vientiin tai johon viejä on sitoutunut. (Wederman 2004.)

4.2.2 Sähköinen vientimenettely

Viennin sähköistäminen aloitettiin Suomessa vuoden 2007 loppupuolella pilottiyritysten kanssa. Ensin toteutettiin ECS-viennin sähköistäminen, jossa viennin poistumispaikkana oli jokin muu paikkakunta, kuin vientimenettelyn asettamisen paikkakunta.

Sähköisessä vientimenettelyssä vienti saa Tullin tietojärjestelmästä MRN-seurant numeron ja EAD:n sähköisesti. EAD kulkee mukana vain suorissa autotoimituksissa. Kuljetuksen saapuessa EU:sta poistumisen Tullitoimipaikalle tai T.I.R. -Carnetin avustuksella Tullitoimipaikalle, viennit päätetään sähköisesti Tullijärjestelmässä. Tullitoimilaitos toimittaa viennin avaajalle sähköiset poistumiskuitit viennin todistamiseksi. (Wederman 2004.)

150 päivän säännös

Euroopan Unionissa hyväksyttiin 1.1.2007 niin sanottu 90-päivän säännös, jossa vientimenettely on voimassa 90 päivää sen aloittamisesta. Mikäli vientiä ei ole saatu päätökseen 90 päivän kuluessa, tuli vientiin asettaneen maan mitätöidä vienti tosiasiallisesti viemättömän tavaraosuuden osalta. Jos vienti kuitenkin jatkui, voitiin aloittaa uusi vientimenettely, joka antoi taas uuden 90 vuorokauden määräajan (Wederman 2004). Nykyisin tämä säännös on 150 vuorokautta. Vientimenettely tulee siis saada suoritettua 150 vuorokauden kuluessa vientimenettelyn aloittamisesta.

5 E-TULLAUSPROSESSI STORA ENSON IMATRAN TEHTAILLA

Stora Enson tehtailla käytettiin ennen e-Tullaukseen siirtymistä kotitullausmenettelyä, jossa tavaraa ja asiakirjoja ei tarvinnut esittää Tullille asetettaessa tavaraa vientimenettelyyn. Viennit asetettiin vientimenettelyyn viejän tekemällä kirjanpitomerkinällä, ja viejä suoritti viennin omissa tiloissaan. Vientitavara tuli todistaa poistuvaksi viejän erikoisleimalla, joka seuraa dokumenteissa vientitavaraa poistumispaikalle. Nämä dokumentit tuli esittää poistumispaikan Tullille. Lisäksi tietoja tuli täydentää tietyssä määräajassa ja nämä tiedot tuli luovuttaa Tullille. (Stora Enso Logistics, 2009.)

Siirtymistä e-Tullaukseen Stora Enson tehtailla ajoi Euroopan Unionin laaja kehittämisohjelma, jonka tarkoituksena oli uudistaa tullitoimintaa kaikissa EU-maissa. Kehitystyön tavoitteena oli, että vuoden 2010 puoliväliin mennessä koko Euroopan Unionin tulliympäristö toimisi sähköisesti ja paperimuotoista, manuaalista tullausta, käytettäisiin vain poikkeustilanteissa. (Stora Enso, Insite)

Siirtyminen e-Tullaukseen edellytti tullilainsäädännön uudistamista, tietojärjestelmien kehittämistä, tullilainsäädännön yksinkertaistamista sekä tullihallintojen tehostamista kaikissa EU:n jäsenvaltioissa. (Tulli yrityksille).

5.1 e-Tullausprojekti

Stora Enson Suomen tehtaiden e-Tullausprojekti alkoi loppuvuodesta 2008, ja se toteutettiin Stora Enso

Logisticsin toimesta. Projektin vetäjäksi valittiin Elisa Saarela, joka aloitti projektivetäjänä vuoden 2009 alusta. Lisäksi jokaiselta Stora Enson Suomen tehtaalta koottiin referenssiryhmä projektin tueksi ja käytännön toimien varmistamiseksi. Jokaiselta tehtaalta valittiin 1 – 2 henkilöä Mill Reference -ryhmään. Näiden henkilöiden tuli olla tietoisia tullausprosessista ja siihen liittyvästä dokumentoinnista. Imatran tehtailta Mill Reference -ryhmään valittiin Marja-Liisa Skyttä sekä Kirsi-Marja Mykkänen. Heidät nimettiin näihin rooleihin Imatran tehtaiden logistiikkapäällikkö Jari Lehtisen toimesta 19.12.2008. (Stora Enso, Insite.)

Marja-Liisa Skytän ja Kirsi-Marja Mykkäsen rooleina Mill Reference -ryhmässä oli kerätä Imatran tehtailta business caseja ja koota tietoja Imatran tehtaiden vienneistä, antaa palautetta ja kommentteja suunnitellusta tullausprosessista, olla superusereita (pääkäyttäjiä) uudessa tulliaplikaatiossa, koordinoita käyttöoikeuksia tulliaplikaatio-ohjelman käyttäjille ja antaa heille koulutusta, olla kontaktina tehtaaseen ja projektin välillä sekä olla mukana koko tullausprosessin testauksessa. Taustatietoina Skytän ja Mykkäsen tuli selvittää nykyinen tullausprosessikäytäntö. Heidän tuli kartoittaa Imatran tehtaiden vientivolyymi, meri-, auto- ja junakuljetusten tullausprosessi sekä lentorahtien tullausprosessi ja mitä nämä kaikki pitivät sisällään.

Mill Referens -ryhmä sekä e-Tullausprosessin vetäjätiimi kokoontuivat muutaman kerran vuoden 2009 puolella. Näissä tapaamisissa esitettiin kysymyksiä ja erikoistapauksia, joita pohdittiin yhdessä. Lisäksi tapaamisissa käytiin läpi kaikki testattavat asiat, vientimuodot ja -tapahtumat, joihin e-Tullaus vaikuttaa.

Lisätietoa asianomaisille annettiin e-Tullausprojektin kehityksestä sähköpostitse Elisa Saarelan toimesta. (Stora Enso, Insite.)

Ennen kuin Stora Enson tehtaat hyväksyttiin sähköisiksi viejiksi, tuli kunkin tehtaan läpäistä Tullin määräämä EDI-testaus. Yritys hyväksyttiin EDI-lähettäjäksi vasta sitten, kun yritys oli hyväksytysti läpäissyt tulliosaamisen ja sanomaliikenteen testauksen. Tällä testillä Tulli halusi varmistaa yrityksen vienti-ilmoitusosaamisen olevan riittävällä tasolla. (Stora Enso, Insite.)

Tullin testien lisäksi tuli suorittaa tulliaplikaation, CWW-ohjelman (Customs World Wide) käyttötestaus. Aplikaatiotestausta varten tuli kunkin tehtaan muodostaa muutamia testiesimerkkejä toiminnanohjausjärjestelmä Fenixiin Euroopan Unionin ulkopuolisista vienneistä, eri kuljetusmuotoja käyttäen. Nämä testit suoritettiin Helsingissä 30. – 31.3.2009. Testejä suoritettiin myös sanomaliikenteelle Fenixin ja CWW:n välillä, jotta kaikilta mahdollisilta ongelmatilanteilta vältyttäisiin. (Stora Enso, Insite.)

Prosessia pyritään parantamaan ja kehittämään jatkuvasti, joten e-Tullausprosessi elää jatkuvaa muutokautta. Elisa Saarela yhdessä Stora Enson logistiikan kanssa seuraa kehitystä ja tekee tarvittavia toimenpiteitä muutosten myötä. Tehtaiden CWW-superuserit kokoontuvat noin neljä kertaa vuodessa Elisa Saarelan kanssa. Näissä tapaamisissa kartoitetaan mahdolliset tehdaskohtaiset ongelmat ja etsitään näihin ongelmiin ratkaisuja.

Sähköinen tullausprojekti koostui vaiheista, joista ensimmäinen oli hallinnollinen vaihe. Tässä vaiheessa tuli

saada sanomaliikenne EU:n jäsenmaiden ja Tullin välillä toimimaan 1.7.2007 mennessä. Suomessa sanomaliikenteen tuli olla moitteeton Tullin puolelta 25.6.2007 mennessä.

Toisessa projektin vaiheessa käsiteltiin turvauudistusta, jossa otettiin huomioon tullilainsäädännön muutokset. Näitä muutoksia olivat esimerkiksi vienti-ilmoitusten aikarajoitukset sekä sähköinen ilmoittaminen viennistä Tullin ja asiakkaan välillä. Suomessa testaus ja toteutus toiseen vaiheeseen tehtiin helmikuussa 2008, jonka jälkeen tehtiin asiakastestaukset syyskuussa 2008. Tämän jälkeen pilot-yritykset tulivat tuotantoon marraskuussa 2008 ja muut yritykset 31.3.2009 mennessä. Suomen metsäteollisuuden yritysten tuli olla tuotannossa 1.7.2009 mennessä.(Stora Enso, Insite.)

5.2 Siirtyminen e-Tullausprosessiin Stora Enson Imatran tehtailla

Stora Enson Imatran tehtaiden e-Tullausprosessiin siirtymisen puskureina toimivat Euroopan Unionin antama lakimuutos sekä EU:n laatima direktiivi, joiden mukaan e-Tullaus pakollistettiin. Lakimuutoksen toteuttamisohjeet hyväksyttiin lokakuussa 2006 ja julkaistiin joulukuussa 2007. Suomen e-Tullauksen aloittamisen määräajaksi asetettiin 1.4.2009. Metsäteollisuuden määräajaksi asetettiin 1.7.2009, mutta tätä määräaika pidennettiin alkamaan 1.11.2009. (Saarela 2009.)

Säännöt haluttiin yhtenäistää ja yksinkertaistaa e-Tullauksen myötä, vähentää terrorismin mahdollisuutta sekä varmistaa kuljetusketjun turvallisuus EU-maiden ulkopuolella, sillä e-Tullaus koskee vain vientiä EU:n

ulkopuolisiin, niin sanottuihin kolmansiin maihin. EU:n sisäisten vientien tullausmuoto ei muuttunut tässä muutosaallossa. (Tulli yrityksille)

Stora Enson Imatran tehtailla startattiin e-Tullausprosessiin 16.6.2009. Ennen starttia järjestettiin prosessia koskevalle henkilökunnalle koulutustilaisuus, jossa kerrottiin e-Tullauksesta ja sen tuomista ohjelmisto- ja käytäntömuutoksista. Ohjelmistomuutokset koskivat uuden Tulliaplikaation käyttöönottoa ja seuranta. Tulliaplikaation käyttöoikeudet annettiin superuserien Marja-Leena Skytän ja Kirsi-Marja Mykkäsen lisäksi usereille (käyttäjille), jotka koostuivat jokaisen myyntitiimin markkinahoitajista. Usereita valittiin kustakin tiimistä noin 1 – 2 henkilöä, tiimin koon mukaan. Superusereiden tehtäviin kuuluu ratkoa aplikaatioon muodostuneita ongelmia ja aplikaation jatkuva, päivittäinen seuranta. Usereiden tehtäviin kuuluu vientiselvitysdokumentin eli EAD:n tulostus myyntikonttoreille ja asiakkaalle, mikäli tätä vaaditaan.

5.3 e-Tullaukseen liittyviä käsitteitä

e-Tullaus: Sähköinen tullausmenettely, jossa vientiselvitys siirtyy sähköisesti asiakkaalta Tulliin. Tulli joko hyväksyy viennin ja antaa viennille poistumispäätöksen tai vaatii lisäselvitystä puutteellisesta vientitapahtumasta

EAD (Export Accompanying Document): Viennin saate-asiakirja, joka seuraa vietävää tavaraa autokuljetuksissa lähtöpaikalta maastapoistumispaikalle. EAD vastaa SAD-lomaketta

MRN-numero (Movement Reference Number): tunnus, jonka Tulli antaa hyväksyessään vienti-ilmoituksen. Vien

nille annettu MRN-numero ilmoitetaan asiakkaalle hyväksymissanomassa.

ECS (Export Control System): Tullin ja EU:n jäsenmaiden välinen viennin poistumispaikan järjestelmä

ELEX (Electronic Export): Tullin oma vientijärjestelmä

AREX (Arrival and Export): Saapumisen ja poistumisen ilmoitusjärjestelmä, jota käyttävät lähinnä satamaoperaattorit, rautatieyhtiöt sekä varustamot

SAD-lomake: Varamenettelytilanteissa täytettävä sähköisen vienti-ilmoituksen korvaava lomake

EDI-sanoma: Sähköisesti liikkuva sanoma

Yksivaiheinen vienti: Viejän on annettava täydellinen vienti-ilmoitus sanomalla Tullille, jonka Tullin on kuitattava vastaanotetuksi. Tulli tarkastaa vientitietojen oikeellisuuden ja tämän jälkeen antaa viennille MRN-numeron. Tulli luovuttaa vientitavaran vientipäivänä vientimenettelyyn, jossa Tulli lähettää viejälle luovutussanoman, sen liitteenä olevan luovutuspäätöksen, EAD:n sekä MRN-numeron.

Kaksivaiheinen vienti: Viejä antaa epätäydellisen vienti-ilmoituksen Tullille, joka kuittaa sanoman saaduksi ja lähettää viejälle MRN-numeron sekä EAD:n. Tavarán saapuessá satamaan, operaattori lähettää Tullille saapumisilmoituksen, jonka jälkeen Tulli antaa operaattorille lastausluvan. Tulli luovuttaa tavarán vientiin vientipäivänä ja antaa viennille EAD:n. Laivan lastauksen jälkeen varustamo lähettää Tullille viennin esittämisilmoituksen.

5.4 Vienti-ilmoitukset e-Tullauksessa

Viejien on annettava e-Tullauksessa vienti-ilmoitukset Tullille määräaikaan mennessä. Stora Enson tehtailla käytetään seuraavia vienti-ilmoituksia: Yksivaiheinen vienti-ilmoitus autokuljetuksissa Suomessa, yksivaiheinen vienti-ilmoitus junakuljetuksissa Suomessa, yksivaiheinen vienti-ilmoitus tehdaskontituksissa Suomessa, yksivaiheinen vienti-ilmoitus satamakontituksissa Suomessa sekä kaksivaiheinen vienti-ilmoitus irtolaivaustapauksissa Suomessa. (Saarela 2009.)

5.4.1 Yksivaiheinen vienti-ilmoitus autokuljetuksista Suomessa

Yksivaiheisessa autokuljetusten vienti-ilmoituksessa Suomessa viejän on annettava täydellinen vienti-ilmoitus sanomalla Tullille, jonka tulee kuitata tämä sanoma vastaanotetuksi. Tulli tarkastaa tarvittavat tiedot ja antaa viennille uniikin tapahtumatunnuksen eli MRN-numeron. Tämän jälkeen Tulli luovuttaa tavarán vientipäivänä vientimenettelyyn, jossa Tulli lähettää asiakkaalle eli viejälle luovutus-sanoman ja sen liitteenä olevan luovutuspäätöksen ja EAD:n, joka sisältää MRN-numeron. (Saarela 2009.)

Ennen dokumenttien luovutusta Tullin käyttämä ELEX-järjestelmä tarkastaa, onko kyseessä epäsuora vienti eli ECS-vienti. Tullin kokiessa kaikkien tietojen olevan oikeita, ELEX-järjestelmä lähettää viennistä sanoman viennin poistumispaikan Tullille, jonka jälkeen viejä voi tulostaa EAD:n ja antaa tämän kuljetuksen mukana kulkeviin asiakirjoihin. Näitä asiakirjoja ovat rahtikirja, kolliluettelo sekä laskut epäsuorissa vientitapauksissa. (Saarela 2009.)

Viejän tulee esittää EAD poistumispaikan Tullille, jonka jälkeen Tulli voi hyväksyä tavarán poistumisen yhteisön alueelta. Poistumispaikan Tulli tekee tarvittavat toimenpiteet ja merkkää järjestelmäänsä tiedon tavarán poistumisesta muodolla päivämäärä, aika, paikka ja mahdolliset tehdyt tarkastustoimenpiteet. Nämä tiedot poistumispaikan Tulli lähettää sanomalla vientipaikan Tullille, jonka jälkeen Tullissa vahvistetaan tavarán poistuminen EDI-asiakkaalle poistumisen vahvistussanomalla. (Saarela 2009.)

5.4.2 Yksivaiheinen junakuljetusten vienti-ilmoitus

Viejän tulee antaa täydellinen vienti-ilmoitus sanomalla Tullille, joka kuittaa tämän sanoman ja tekee tarvittavat tarkastukset. Tämän jälkeen Tulli antaa viennille uniikin tapahtumatunnuksen eli MRN-numeron ja luovuttaa tavarán vientipäivänä vientimenettelyyn, jonka jälkeen Tulli lähettää asiakkaalle eli viejälle luovutussanoman, luovutuspäätöksen sekä EAD:n, joka sisältää MRN-numeron. Ennen mainittujen dokumenttien luovutusta Tullin ELEX-järjestelmä tarkastaa, onko kyseessä epäsuora vienti. Tämän jälkeen viejä toimitta rahtikirjalla MRN-numeron kuljetusliikkeelle ja kuljetusliike antaa Tullille saapumisilmoituksen eli Arrival at Exit -ilmoituksen, viennin esittämislmoituksen eli Manifest Presentationin sekä viennin poistumissanoman eli Exit Notificationin. Poistumispaikan Tulli tekee tarvittavat toimenpiteet ja merkkää järjestelmäänsä tiedon tavarán poistumisesta, jonka jälkeen nämä tiedot lähetetään sanomalla vientipaikan Tullille. Tulli vahvistaa EDI-asiakkaalle poistumisen vahvistussanomalla sekä luovutuspäätöksellä. (Train Deliveries -prosessikaavio).

5.4.3 Yksivaiheinen satamakontituksen vienti-ilmoitus Suomessa

Viejä toimittaa kontitettavan tavarat tehtaalta satamaan. Rahtikirja kulkee tavarat mukana satamaoperaattorille ja operaattori stuffaa eli kontittaa tavarat konttiin ja lähettää kontista yksiköintisanoman, eli TRU-sanoman viejälle, joka antaa tämän jälkeen Tullille täydellisen vienti-ilmoituksen saapumisilmoituksen (Arrival at Exit) kanssa. Tulli luovuttaa tavarat vientipäivänä vientimenettelyyn ja lähettää viejälle luovutussanoman, luovutuspäätöksen sekä EAD:n, joka sisältää MRN-numeron. Tulli tarkastaa, onko kyseessä epäsuora vienti ja antaa kontille lastausluvan.

Viejä antaa statussanomalla konttikohtaisen MRN-numeron satamaoperaattorille, jonka jälkeen laiva lastataan ja varustamo antaa Tullille viennin esittämislmoituksen, Manifest Presentationin. Laivan lähdettyä satamasta operaattori lähettää viejälle satamavahvistuksen eli Port Confirmationin ja varustamo lähettää Tullille viennin poistumisilmoituksen, Exit Notificationin. Tulli vahvistaa tavarat poistuneeksi poistumisen vahvistussanomalla, Exit Confirmationilla viejälle. (Container Stuffed at Port -prosessikaavio)

5.4.4 Yksivaiheinen tehdaskontituksen vienti-ilmoitus Suomessa

Viejä kontittaa tavarat tehtaalla ja kontituksen jälkeen viejä antaa täydellisen vienti-ilmoituksen Tullille. Tulli kuittaa tämän sanoman saaduksi ja lähettää viejälle MRN-numeron. Kontti kuljetetaan tehtaalta satamaan ja viejän tulee toimittaa rahtikirjasanomalla MRN-numero satamaoperaattorille.

Kontin saavuttua satamaan, operaattori lähettää Tullille saapumisilmoituksen (Arrival at Exit) ja Tulli antaa operaattorille kontista lastausluvan. Varustamo lähettää Tullille saapumisilmoituksen, jonka jälkeen laiva lastataan ja varustamo antaa Tullille viennin esittämislmoituksen. Laivan lähdettyä operaattori lähettää viejälle satamavahvistuksen ja varustamo lähettää Tullille viennin poistumislmoitussanomaa. Tulli vahvistaa kontin poistuneeksi viejälle poistumisen vahvistussanomalla. (Container Stuffed at Mill –prosessikaavio.)

5.4.5 Kaksivaiheinen irtolaivausten vienti-ilmoitus Suomessa

Viejä antaa viennistä epätäydellisen vienti-ilmoituksen (Incomplete Export Declaration) Tullille, joka kuittaa sanoman saaduksi ja lähettää viejälle EAD:n, joka sisältää MRN-numeron. Erä toimitetaan satamaan ja viejä antaa MRN-numeron rahtikirjasanomalla satamaoperaattorille. Kun lastattu vaunu tai rekka saapuu satamaan, operaattori lähettää Tullille saapumisilmoituksen ja Tulli antaa operaattorille lastausluvan. Tulli luovuttaa tavaran vientiin vientipäivänä ja antaa EAD:n, jonka jälkeen laiva lastataan ja varustamo lähettää Tullille viennin esittämislmoituksen. (Saarela 2009.)

Laivan lähdettyä operaattori lähettää viejälle satamavahvistuksen ja varustamo lähettää Tullille viennin poistumissanomaa. Viimeistään seitsemän vuorokauden kuluessa luovutuksesta tulee viejän lähettää Tullille täydentävä vienti-ilmoitus viennistä ja Tullin tulee vahvistaa tavara poistuneeksi poistumisen vahvistussanomalla. (Saarela 2009.)

5.4.6 Viennin seuranta

Tullin ELEX-vientijärjestelmä seuraa sähköiseen tullaukseen asetettujen vientien poistumista EU:n alueelta. EU:n sisäisen liikenteen lisäksi Tulli seuraa epäsuoria vientejä Euroopan Unionin jäsenvaltioiden välisellä sanomaliikenteellä. Vientitavaran tulee poistua EU:n alueelta 150 vuorokauden kuluttua luovutuksesta ja tämän määräajan ylitystä Tulli tarkkailee. Vientitavaran lähdön viivästyksestä tulee ilmoittaa välittömästi Tullille. Muissa tapauksissa Suomen Tulli lähettää viejälle lisäselvityspyynnin viennistä ja tarvittaessa vienti mitätöidään. (Saarela 2009.)

Vienti-ilmoitusta voi oikaista, korjata ja viennin voi mitätöidä. Korjaukset tulee suorittaa ennen kuin Tulli on luovuttanut ilmoituksen vientimenettelyyn. Tietojen muuttaminen luovutuksen jälkeen vaatii kirjallisen oikaisupyynnön jättämistä Tullille, josta Tulli antaa kirjallisen oikaisupäätöksen. Mitätöintipyyntö tehdään Tullille aina kirjallisesti ja mitätöintipyyntö voi tulla myös Tullin pyynnöstä, mikäli vientitavaraa ei ole kuitattu poistuneeksi maasta 150 vuorokauden kuluessa.

6 YHTEENVETO

Opinnäytetyön tuloksena syntyi E-tullauksesta ja E-tullausprojektin historiasta kertova työ, joka kokosi kaiken irrallaan ja erillään olleen tiedon yksien kansien väliin. Opinnäytetyö antaa niin Stora Enson työntekijöille kuin ulkopuolisille lukijoillekin mahdollisuuden tutustua paremmin E-tullaukseen.

Työn lopputuloksena syntyi E-tullauksen käyttäjille tarkoitettu käyttömanuaali, jota lukemalla käyttäjä saa apua mahdollisiin ongelmatilanteisiin. Opinnäytetyö julkaistaan Stora Enson omilla, työntekijöille tarkoitetuilla Internetsivuilla, jolloin myös muilla Stora Enson tehtailla on mahdollisuus hyödyntää opinnäytetyöstä saatavia tietoja.

Stora Enson tehtaat voivat jatkossakin hyödyntää opinnäytetyötä ja käyttömanuaalia päivittämällä tarvittaessa tietoja Stora Enson Insite-Internetsivuilla. Käyttömanuaali on tarkoitettu päivittämään noin neljä kertaa vuodessa.

Työn tavoitteiden arviointi

Opinnäytetyön tekoprosessin aikana monet käytännöt ja toimintatavat muuttivat muotoaan, sillä e-Tullausprosessi elää jatkuvaa muutuskautta. Näin ollen opinnäytetyön sisältämiä tietoja, varsinkin e-Tullauksen käyttömanuaalia, tulisi päivittää vuotuisesti. Tietojen jatkuva päivitys takaa sen, että opinnäytetyön teksti on luotettavaa ja todellisuutta vastaavaa vielä jatkossakin.

Opinnäytetyön tavoitteena oli tehdä e-Tullauksesta ja e-Tullausprosessista kertova tietopaketti, jonka perusteella

lukija saisi käsityksen siitä, mitä e-Tullaus on. Tarkoituksena oli myös tehdä työ, josta olisi yritykselle (tässä tapauksessa Stora Enson Imatran tehtaille) oikeasti hyötyä, ja mielestäni nämä tavoitteet saavutettiin. Nyt kaikilla Stora Enson tehtaan työntekijöillä on mahdollisuus hyödyntää opinnäytetyössä tutkittuja asioita ja hyödyntää e-Tullauksen käyttömanuaalissa olevia tietoja jokapäiväisessä elämässä.

Opinnäytetyön tekoprosessissa haastavinta oli löytää riittävästi tarvittavaa kirjallisuutta e-Tullauksesta, sillä painettua tekstiä ei vielä juurikaan kyseisestä aiheesta löytynyt. Haasteita loi myös riittävä rajausta, sillä työn aloitusvaiheesta 2009 varsinaisen kirjallisen osion luomisen aloittamiseen vuonna 2010 monet asiat olivat jo merkittävästi muuttuneet. Lopputuloksena syntyi kuitenkin kattava tietopaketti e-Tullauksesta, joka sisältää tuoreimman saatavilla olevan tiedon.

LÄHTEET

Karhu, K. 2002. Kansainvälisen liiketoiminnan käsikirja. Helsinki: Edita Prima Oy

Pehkonen, E. 2000. Vienti- ja tuontitoiminta. Porvoo: WS Bookwell Oy

Sakki, J. 1999. Logistinen prosessi – Tilaus-toimitusketjun hallinta. Neljäs uudistettu painos. Helsinki: Jouni Sakki Oy

Wederman, R. 2004. Ulkomaankaupan kuljetus, huolinta ja tullaus. Kauppakamari

Saarela, E. 2009. E-tullausmateriaalia. Helsinki

Saarela, E. 2010 E-Tulli, perusteet. Helsinki

Stora Enso Logistics. 2009. E-tullausmateriaalia. Helsinki

Stora Enso. Stora Enso User Guide for Export

Containers Stuffed at Mill -prosessikaavio
<http://insite.storaenso.com/group-functions/logistics/lp/ip/e-customs/Processes/Documents/Container%20stuffed%20at%20Mill.ppt> (Luettu 17.10.2010)

Containers Stuffed at Port -prosessikaavio
http://insite.storaenso.com/group-functions/logistics/lp/ip/e-customs/Processes/Documents/Container%20stuffed%20at%20port_Finland.ppt (Luettu 17.10.2010)

KSD
<http://www.ksdsoftware.com/PageFiles/122/Press%20Release%20Stora%20Enso.pdf> (Luettu 17.10.2010)

Kuljetusopas, merikuljetukset
<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/merikuljetukset> (Luettu 15.9.2010)

Kuljetusopas, lentokuljetukset
<http://www.kuljetusopas.com/kuljetus/lentokuljetukset> (Luettu 15.9.2010)

Stora Enso

www.storaenso.com/about-us/mills/finland/imatra-mills/Pages/tervetuloa-imatran-tehtaille.aspx (Luettu 9.10.2010)

Stora Enso, Insite

<http://insite.storaenso.com/groupfunctions/logistics/lp/ip/e-customs/Documents/E-Customs> (Luettu 15.10.2010)

Suomen Tullin verkkolehti Tulliviesti 2/2009

http://www.Tulli.fi/fi/suomen_Tulli/julkaisut_ja_esitteet/Tulliviesti/Tulliviesti_2009_2.pdf (Luettu 11.10.2010)

Theseus

<https://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/9225/MP.objres.475.pdf> (Luettu 16.10.2010)

Tulli yrityksille

www.Tulli.fi/yrityksille/sahkoinenasiointi/eTulli/index.jsp (Luettu 15.11.2009)

Train Deliveries -prosessikaavio

http://insite.storaenso.com/group-functions/logistics/lp/ip/e-customs/Processes/Documents/Train%20deliveries_FIN.ppt (Luettu 16.10.2010)



HAKEMUS

Vienti-ilmoituksen mitätöiminen/oikaisu

Mitätöinti/otipyynnö / oikaisupyyntö
(merkitse rastilla kummasta on kysymys)

☐ Mitätöinti/otipyynnö

☐ Oikaisupyyntö

Tapahtumatunnus	
MRN nro	Vilenn
Vienti-ilmoituksen tila	<input type="checkbox"/> Odottaa menettelyyn luovutusta <input type="checkbox"/> Luovutettu menettelyyn
Viejä	
Y-tunnus ja jatko-osa	
Asiamies	
Y-tunnus ja jatko-osa	

Yhteyshiedot

Käyntiosoite	Postiosoite
Puhelin	Faksi
Sähköposti	

Pyydämme, että yllämainitulla tapahtumatunnuksella merkitty vienti-ilmoitus mitätöidään.
Syy:

Pyydämme, että yllämainitulla tapahtumatunnuksella merkittyä vienti-ilmoitusta oikaistaan seuraavasti.
Syy:

Jäljennös luovutuspäätöksestä liitteeksi.
Oikaisupyyntöön lisäksi jäljennös kauppalaskusta.

Pyyntöön esittäjä

☐ Viejä

☐ Asiamies

ALLEKIRJOITUS

Paikka ja päivä	Allekirjoitus ja nimenmerkitys
-----------------	--------------------------------

EDI-lähetettävä ja KATSO-tunnistautunut Internet-ilmoittaja toimittaa hakemuksen faksilla numeroon 02039 1123, tai postitse osoitteeseen: Turun tull, Sähköinen tullauskeskus PL 386, 20101 TURKU

Tunnistautumaton Internet-ilmoittaja toimittaa hakemuksen siihen tullitoimipaikkaan josta luovutus menettelyyn on annettu.

